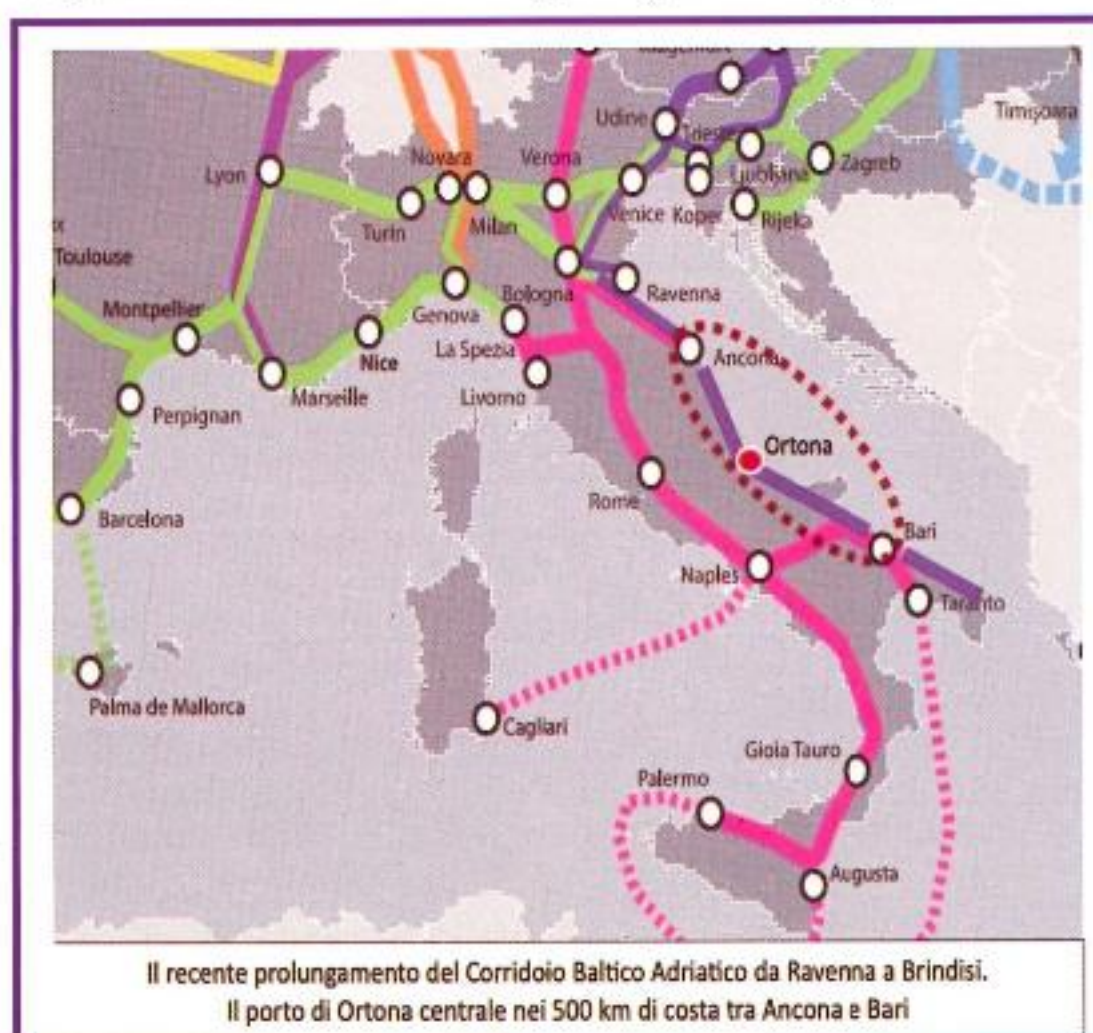


LA PORTUALITA' ABRUZZESE: TRA MARGINALITA' E SVILUPPO

Edoardo Rixi, viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, ha annunciato che il 25 luglio la **riforma della portualità** sarà tema centrale della riunione del Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare (Cipom). Motivo? "La necessità di fare il tagliando, a distanza di trent'anni dalla legge 84/94". Con il Decreto legislativo n.169 del 4 agosto del 2016 e l'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale, la legge 84/94 era già stata modificata. Dopo solo otto anni, **cosa c'è di nuovo? C'è l'approvazione dell'autonomia differenziata** e, sul tema, il vice di Salvini avrà qualche sorpresa per la portualità. Intanto ha annunciato: *"Non è una riforma che riduce l'unitarietà del sistema, ma al contrario aiuterà a evitare le sovrapposizioni di competenze, selezionando i temi gestiti dal centro e quelli appannaggio delle amministrazioni locali"*. Ecco, proprio in riferimento alle **competenze dell'Autorità di Sistema Portuale e al discusso tema dell'autonomia differenziata**, viene da fare qualche considerazione, rispetto allo **stato di marginalità in cui viene tenuta la portualità abruzzese**. Ci sono regioni che hanno fino a tre Autorità di Sistema Portuale, altre con una sola e poi altre che ricadono su due regioni, come è per quella del Mare Adriatico Centrale (Marche-Abruzzo). Tutte le regioni bagnate dal mare hanno almeno una Autorità Portuale con un porto "core" (porto centrale della rete europea dei trasporti). La regione Abruzzo ha un porto d'interesse nazionale, che oggi è anche nodo comprensivo (secondario) della rete europea ma non è sede di Autorità Portuale, perché non risponde ai criteri previsti dal Regolamento EU n. 1315/2013 (rivisto lo scorso giugno), che prescrive, per i porti core, la movimentazione di almeno lo 0,1% della media delle merci caricate dai porti Europei nell'ultimo triennio. La portualità Abruzzese con **poco più di 1,7 milioni di tonnellate** (Ortona-Vasto) farà fatica a raggiungere gli oltre 3 milioni, se non vengono effettuati i lavori nei porti per garantire la sicurezza della navigazione e la capacità e l'affidabilità delle strutture portuali necessarie per spostare merci e passeggeri. Regione e Autorità Portuale continuano con le rassicurazioni sul finanziamento dei lavori necessari, ma passano gli anni, i lavori non partono e la capacità del movimento portuale abruzzese "resta al palo", per la inadeguatezza delle sue infrastrutture. Così, le imprese esportatrici subiscono costi aggiuntivi nei trasporti, le aree interne sono sempre più abbandonate e l'intera economia regionale patisce i ritardi sulle connessioni infrastrutturali. Bene diceva, in una intervista al Centro il 23 settembre 2023, il Prof **Mauro Miccio**, Commissario della ZES Abruzzo: *"Innovazione digitale, green e infrastrutture, sono i tre cardini attraverso cui si snoderà lo sviluppo dell'Abruzzo, grazie anche al ruolo della Zes... Il cambiamento deve avere delle strade sulle quali viaggiare, quindi le infrastrutture"*. Adesso il bravo **Miccio**, vero artefice del cambiamento, non c'è più, perché non c'è più la ZES Abruzzo. Dal 1° Gennaio 2024 c'è la Zes unica per il Sud. Con i poteri degli otto Commissari accentrati nelle mani del Governo, le pratiche dinuovi insediamenti, e gli investimenti infrastrutturali per la Zes, potranno essere più rapide? E' veramente difficile crederlo. Intanto, la prima cosa che è accaduta è che al porto di Ortona, il **Ministro Salvini ha tolto 30 milioni di euro** decretati dal CIPESS nell'agosto 2022 per il completamento della banchina di Riva, con il tacito assenso del governo regionale di centro-

destra. Ma, non sappiamo nulla neanche dei 4 milioni del CIPESS destinati al ripristino del Molo Martello, come non sappiamo niente dei lavori per 34 milioni di euro per il prolungamento del Molo Sud e neanche quale è la fine del nuovo Piano Regolatore Portuale, adottato dalla Capitaneria nel giugno 2015 e rimasto incagliato negli uffici della Regione, mentre si aspetta una sua approvazione in Consiglio regionale. E' chiaro che se la Regione la tira lunga e in tanti anni non è riuscita nemmeno a dare via ai lavori di un solo progetto e se l'Autorità Portuale rinvia gli investimenti programmati di anno in anno - dalla sua nascita ad oggi sono trascorsi circa otto anni e non abbiamo visto la realizzazione di nemmeno un'opera - è chiaro che la nostra portualità non potrà mai avere una sua autonomia o meglio una sua Autorità. Diversa è la situazione della vicina Puglia, dove la portualità, cosiddetta minore, viene fortemente incentivata dall'AdSP e sta vivendo una sbalorditiva crescita. Eppure, dice **Federico Rampini**, editorialista del Corriere della Sera, in una intervista al Centro: *"L'Abruzzo è una regione proiettata sul Mediterraneo, sta davanti ai Balcani. Il mare Adriatico è uno dei grandi corridoi per avere rapporti e legami con tutto il Medio Oriente e il nord Africa, l'Abruzzo è proprio al centro di questa nuova dinamica che vede l'Italia in un ruolo sempre più attivo verso la sponda sud del mediterraneo. Questa per l'Abruzzo può essere*



una grande opportunità sulla base di una posizione geografica favorevole". Lungo i 500 km di costa adriatica, transfrontaliera con i Balcani, tra i porti core di Ancona e Bari c'è un vuoto nella portualità (basta guardare la carta dei porti). Tutto questo non sfugge certamente al Presidente **Marco Marsilio**, che nella Delibera di Giunta 337/2020, tra le infrastrutture con alta priorità da realizzare, ha previsto il completamento del porto di Ortona per una spesa di 130 milioni di euro, dei quali 80 già stanziati e 50 da trovare. Allora, cosa è accaduto nel frattempo? Perché non ancora vengono realizzati gli 80 milioni di lavori deliberati da anni, in parte addirittura dalla **Giunta D'Alfonso**? E cosa ne è stato degli altri 50 che il Presidente si era impegnato a recuperare con la nuova programmazione? **Marsilio** ha più volte sostenuto che l'Abruzzo deve avere una sua Autorità di Sistema Portuale ma, con questo passo, la portualità abruzzese non andrà da nessuna parte, con grave danno per l'economia e l'occupazione regionale e non solo.